



TITLE:

<研究の周辺> 研究と津市をめぐる 話題

AUTHOR(S):

山崎, 智博

CITATION:

山崎, 智博. <研究の周辺> 研究と津市をめぐる話題. 資本と地域 2010, 6-7: 121-123

ISSUE DATE:

2010-10

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/139214>

RIGHT:

< 研究の周辺 >

研究と津市をめぐる話題

山崎智博

私の住む津市は、三重県の中部に位置する県庁所在地である。2006（平成 18）年、平成の大合併が実施され、周辺の 1 市 6 町 2 村（久居市・河芸町・芸濃町・安濃町・香良洲町・一志町・白山町・美里村・美杉村）を合併し、人口と市域はそれまでの約 16 万 5 千人と約 102 ㎢から約 29 万人と約 710 ㎢へとそれぞれ増加した。特に面積の増加は著しく、東は伊勢湾から西は奈良県と接する広大なものとなった。

さて、この津市で知名度のある物は何であろうか。海水浴や潮干狩りで有名な御殿場海岸、清少納言の「枕草子」に七栗の湯として出てくる榊原温泉、肉まん・あんまんて有名な「井村屋」、ベビースターラーメンの「おやつカンパニー」等を挙げてみるものの、津市周辺でのみ知られている程度であるかもしれない。その他、津観音は大須、浅草と並ぶ三大観音のひとつであるが、戦災で消失し再建されたものの往時の姿はほとんどとどめていない。津まつりも戦前は今以上に華やかで盛大に行われていたが、空襲でからくり山車や踊り屋台を焼失している。共に惜しまれる限りである。実際、県内でも伊勢市に鎮座する伊勢神宮、鈴鹿市で開催される F1 や松阪市の松阪牛に比べれば知名度は劣っている。どちらかといえば「津（つ）」というたった 1 文字の短い地名で耳にすることが多いかもしれない。

私の研究分野は都市形成史や都市計画であるが、津市の歴史を眺めるなら以下のような流れである。この「津」という文字は港を意味するものであり、この地は古くは安濃津と呼ばれ、坊津や博多津とともに日本三津のひとつとして発展した。しかし、1498（明応 7）年の大地震で港は壊滅的な被害を受け、都市機能も失われたといわれている。

江戸時代になると藤堂高虎が入封、津城を改修すると同時に城下町の整備をしていく。こうして参宮街道にあるこの町は、「伊勢は津でもつ、津は伊勢でもつ」と唄われるまで発展し明治維新を迎えたのである。

1889（明治 22）年には市町村制の実施に伴

い、全国 31 の市の中のひとつとして県下最初の市となった。さらに 1925（大正 14）年には都市計画法の適用を受け、近代的な街づくりが進められていくことになる。丁字屋や大門百貨店のあった市中心部は非常に賑わいをみせた。しかし、1945（昭和 20）年の空襲で市街地は焦土と化してしまう。

そして戦後、戦災復興都市計画事業や非戦災地区での区画整理事業が実施され、現在のような市街地が形成された。この区画整理事業は現在も実施されていて、当然のことながら少しずつではあるが、着実に町の姿は今も変わりつつある。

さて、都市が発展する契機として鉄道の開設は非常に重要なものであるが、この鉄道についてみてみることにする。

現在の津市内を走る鉄道には、近畿日本鉄道名古屋線（以後近鉄と略）、JR 紀勢本線、名松線、そして第三セクターの伊勢鉄道がある。近鉄は大阪、名古屋、そして伊勢志摩を結ぶ幹線であるのに対し、紀勢本線や伊勢鉄道は特急や快速が走っているとはいえ非電化単線でローカル線の色彩が強い。さらに、名松線は山間部へ向かう盲腸線であり完全なローカル線である。そして、ニュース等で耳にしたこともあるかもしれないが、この線が現在一部廃線の危機に瀕しているのである。

名松線は三重県松阪市の松阪駅と津市美杉町の伊勢奥津駅を結ぶ延長約 43.5 km のローカル線である。名松線の「名」は三重県伊賀地域にある名張市のことであり、「松」は松阪市のことである。元々この路線は、奈良県桜井より名張を経て松阪を結ぶ予定で計画されていた。しかし、この計画は変更されることとなり、伊勢奥津経由で名張に至るルートに決定された。1927（昭和 2）年松阪から工事が始まり 1935（昭和 10）年 12 月 5 日伊勢奥津まで開業したが、ここで工事は中止されてしまった。

私の研究は、宇治山田市（現、伊勢市）の都市計画である「神都計画」である。この計画には、参宮急行電鉄（以後参急と略）が伊勢神宮への参宮客の輸送を目的に宇治山田に乗り入れ、大阪と約 2 時間で結ばれるようになったことが大きな影響を与えているが、名松線もまた大阪方面からの参宮輸送を担う可能性のあった路線であったのである。伊勢奥津で建設が中止されたのは、財源問題に加え

参急が開通したことにより建設意義を失ったことがある。付け加えるなら、当初の計画は参急のルートに近いものであったが、参急の宇治山田への乗り入れにより伊勢奥津経由のルートへと変更されたとの話もある。

この名松線が廃線の危機に立たされたのは、実は今回が初めてではない。赤字ローカル線であることを理由に、同線は国鉄時代に第二次特定地方交通線に指定され廃線候補に挙げられている。さらに、1982(昭和 57)年 8 月の台風 10 号による被害で伊勢竹原と伊勢奥津の間が不通となり廃線の危機が囁かれた。地元では激しい存続運動が実施され、1983(昭和 58)年 6 月には全線復旧、そして 1985(昭和 60)年には廃止対象路線から外れたのである。この過程では、当該地域の並行道路の未整備による代替交通手段の確保が困難であったことも大きな理由とされた。

この時、津市と四日市市を結ぶ伊勢線も廃止候補に挙げられ、同線は 1987(昭和 62)年に第 3 セクターの伊勢鉄道に移行する形で存続している。同線は関西本線の河原田駅と紀勢本線の津駅を結ぶ特急等のバイパス線であったことや、中南勢地域に立地する企業の超大型重量製品の輸送に影響を与えることが第三セクターで存続することになった大きな理由とされる。

この後、国鉄の分割民営化に伴い、名松線は JR 東海にその営業が引き継がれてきた。2009(平成 21)年 10 月 8 日の台風 18 号による被害を受けた家城駅と伊勢奥津駅の間を廃止し、バス輸送に切り替える方針が発表された。JR 側は住民説明会を開く一方、津市や自治会も復旧を求める要望書の提出や署名活動を行った。こうしたなか JR は、復旧の前提として不通区間にある沢や斜面の工事を自治体側に提案してきている。

今回の廃線対象区間の地域は過疎化が進んでおり、車を持たない高齢者や高校生にとっては非常に大切な交通機関である。バス輸送の提案の背景には、前回の廃線騒動時に比べ平行する道路の整備が進んだこともあるとされる。しかし、定時制の確保という点では鉄道が優れており、バスに転換された後、乗客の更なる減少、減便、廃止の可能性は非常に大きいと考えられる。

しかし、これだけではなく、この背後には現在の地域を取り巻く様々な問題が潜んでい

る。

例えば、国鉄を民営化して発足した JR と社会資本である鉄道との関係、特に都市近郊の幹線と地方のローカル線との関係をどのように考えるかである。実際、以前から赤字路線である名松線を廃止したいと考えていた JR 東海が、台風による被害を利用したとの声も一部で聞かれた。さらには、一地域一企業レベルでなく、広範な地域全体での交通体系をどのように構築していくかを考える必要性も問われている。

また、自治体、特に合併により広域化した基礎自治体が、市の中心部と農村部の均等の取れた発展をどのように図っていくかも重要である。土砂崩れ等の災害の背景には、過疎で荒廃する山林や田畑をどのように維持していくのかとの問題が横たわる。同時に、この問題を放置すれば都市部に災害となって返ってくる。

一方、沿線住民を取り巻く状況や意識も変化している。かつて「乗って残そう名松線」を合言葉に存続運動が行われてきたが、合併で自治体が消えていくなかで「名松線を守る会」や「名松線存続沿線自治体協議会」も解散していった。また、「名松線駅伝」と呼ばれた「一志郡町村対抗駅伝」も行われなくなった。同線の沿線人口も決して多いとはいえない。このことは、広域化した自治体では一部住民の問題と考えられてしまう可能性を意味し、市民の同線に対する思いもまとまり難いものになってしまう。

この他にもまだ数多くの問題があるが、全線が 1 日も早く復旧し地域の足が守られていくことを祈るばかりである。

【参考文献】

1. 梅原三千、西田重嗣『津市史 1～5 巻』津市役所、1 巻 1959 年、2 巻 1960 年、3 巻 1961 年、4 巻 1965 年、5 巻 1969 年。
2. 美杉村史編集委員会『美杉村史 上・下巻』美杉村、1981 年。
3. 津商工会議所編『津商工会議所百年史』津商工会議所、1994 年。
4. 三重県編『三重県史』三重県、1964 年。
5. 三重県編『三重県史資料編 近代 3 産業経済』三重県、1988 年。
6. 三重県編『三重県史資料編 現代 2 産業経済』三重県、1992 年。

7. 大林日出雄、西川洋『三重県の 100 年』山川出版社、1993 年。
8. 稲本紀昭[ほか]『三重県の歴史』山川出版

- 社、2000 年。
9. 中日新聞 ・ 三重版記事『途切れた鉄路上・中・下』2009 年 11 月 18、19、20 日。
(京都大学大学院経済学研究科)

研究活動報告

地域経済研究会

2009 年 2 月 7 日(土)

- 倪卉 氏(京都大学大学院)
「中国雲南省における蚕糸業の発展－雲南省保山市の事例－」
○織原 泰 氏(京都大学大学院)
「戦後日本の企業誘致政策の展開と近年の企業立地の動向」

2009 年 4 月 25 日(土)

- 北川 隼 氏(高知大学大学院人文社会科学研究所)
『「平成の市町村合併」後の住民自治－上越市の地域自治区制度の事例を中心に－』
○水島 和哉 氏(京都大学大学院)他
＜文献解題＞「都市研究の批判的検討－都市計画論と都市地理学を中心に－」
(参考文献)加藤 政洋、大城 直樹編著『都市空間の地理学』ミネルヴァ書房、2006 年
高見沢実 編著『都市計画の理論』学芸出版社、2006 年

2009 年 6 月 20 日(土)

- 槌田 洋 氏(日本福祉大学)
「イェテボリコミュニケーションの都市経営システムと政策評価」
○小山 大介 氏(京都大学大学院)
「日本のアニメ産業と知的財産権」

2009 年 9 月 19 日(土)

- 手嶋 隆行 氏(福岡県庁)
「市民のまちづくり意識の醸成過程とその「触媒」に関する研究－まちの駅を例として－」
○徳永 昌弘 氏(関西大学)
「戦後シベリアの社会主義工業化－アンガラ川流域開発を中心に－」

2009 年 12 月 19 日(土)

- 横山 隆 氏(八尾市役所)
「八尾市における地域経済とまちづくり」
○中西 三紀 氏(高知大学)
「宝石サンゴと地域経済」
○池島祥文 氏(京都大学大学院)
「都市と農村の空間的『包摂』の可能性」

2010 年 2 月 27 日(土)

- 高橋 昌太郎 氏(京都大学大学院)
「広域観光における鉄道の役割」

- 森本 壮亮 氏(京都大学大学院)

「整備新幹線と地方路線」

- 三輪 仁 氏(京都大学大学院)

「地域経済における進化と多様性」

2010 年 5 月 15 日(土) (現代農政研究会と合同開催)

- 三重遷一 氏(京都大学大学院研修員)
＜書評＞「足立基浩『まちづくりの個性と価値:センチメンタル価値とオプション価値』日本経済評論社、2009 年」

- ＜政策分析＞

話題提供:平尾幸一 氏(京都府農業会議)

コメント:小池恒男 氏(滋賀県立大学名誉教授)

佐藤加寿子 氏(秋田県立大学)ほか

「民主党農政のゆくえ:米戸別所得保障等を現場はどう受け止めているか」

2010 年 7 月 24 日(土)

共通論題:「企業都市」研究の到達点と課題

- I「山縣宏之『ハイテク産業都市シアトルの軌跡－航空宇宙産業からハイテク産業へ』ミネルヴァ書房、2010 年」を手掛かりに

- 富樫 幸一 氏(岐阜大学地域科学部)

「企業、コミュニティ、都市:アメリカと日本の比較からの展望」

- 野口 義直 氏(摂南大学経済学部)

「資本と都市:都市史における偶然と必然」

- II「中野茂夫『企業城下町の都市計画－野田・倉敷・日立の企業戦略』筑波大学出版会、2009 年」を手掛かりに

- 宇都宮 千穂 氏(愛媛大学法文学部)

「日本における企業城下町研究 ～中野論文を手がかりに～」

2010 年 10 月 16 日(土)

- 則藤 孝志 氏(京都大学大学院農学研究科・日本学術振興会特別研究員)

「梅干し輸入の構造変化と国内加工業者による開発輸入行動－地場産業研究の成果を踏まえて－」

- 藤本 迪也 氏(大阪市立大学大学院経営学研究科)

「企業のイノベーション活動と立地環境－泉州綿織物産地を事例として－」